



Mährisches Blatt.
Nr. 7.

Samstag

den 15. Februar

1834.

Gruß an C. . . v.

Willkommen Flüchtling uns zum zweitenmal!
Zwar zürnen sollten wir, daß — kaum erschienen —
Du also rasch auch wieder zogst von hinnen,
Und nicht gedachtest unsrer Aller Qual.

Denn wie gebannt von eines Zaubers Strahl
Muß' Alles Dir in stiller Huld'gung dienen,
Die tiefe Seele wie die flücht'gen Mienen
Gehorchten Dir — da gab es keine Wahl!

Dich aber konnte dennoch dieß nicht halten,
Fort zog es Dich zu bunten Truggestalten,
Nicht achtend, wie Du uns so lieb und werth;

Doch sie, die sich in's Meer des Taumels warfen,
Was boten sie Dir sonst als hohle Larven?
Drum weile hier, wo Dich das Herz verehrt!

Ueber Eisenbahnen.

Eisenbahnen kommen immer mehr in Aufnahme; Regierungen so wie Privatgesellschaften interessieren sich für sie; bald drohen sie die Canäle zu verdrängen, und dem Handel eine neue Richtung zu geben. Werden nun Eisenbahnen noch mit Dampfwägen befahren, so ist die Schnelligkeit der Communication unglaublich, die Vortheile, die daraus entspringen, unberechenbar. Unter den europäischen Staaten ist Großbritannien der erste gewesen, der die Errichtung von Eisenbahnen unternommen, und hierin Europa mit rühmlichem Beispiele vorgegangen ist, ob-

wohl es in dieser Beziehung noch weit von Nordamerika übertroffen wird, in welchem Lande bereits über 6000 englische Meilen Eisenbahnen sind. Als ein Muster in ihrer Art, ja beinahe als ein Weltwunder wird die Eisenbahn angestaunt, welche von Manchester nach Liverpool führt. Sie ist noch immer der Prototyp aller nachfolgenden Bahnen. Als ein gigantisches Werk auf dem Continente verdient unstreitig die Eisenbahn, welche die Donau mit der Moldau verbinden wird, eine rühmliche Erinnerung. Noch ist ihr Bau nicht ganz vollendet, aber die Vortheile, die sie schon jetzt gewährt, läßt für die Zukunft die günstigsten Resultate hoffen. Schon hat sie im verfloffenen Jahre einen Gewinn von 68,047 fl. C. M. abgeworfen, der sich gewiß bedeutend steigern muß, wenn einmal die Bahn vollendet seyn wird. Es wurden in eben diesem Jahre 191,770 Centner Salz, 106,618 Centner Kaufmannsgüter und 2733 1/3 Scheiter Klafter Brennholz auf der Bahn verführt. — Die einleuchtenden Vortheile, die durch Eisenbahnen erzielt werden, erregte im übrigen Europa den Eifer der Nachahmung. Schon bespricht man die Anlegung einer Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam, einer andern zwischen Leipzig und Dresden, einer dritten zwischen Nürnberg und Fürth, einer vierten zwischen Hamburg und Lübeck, einer fünften zwischen Amsterdam und Köln, einer sechsten zwischen Antwerpen und Köln. Noch größer ist hierin die Thätigkeit Frankreichs, das für diesen Zweck 500 Millionen Franken verwenden will. Von Norden nach Süden, und zwar von Havre nach Marseille soll eine große Eisenbahn Frankreich durchschneiden; sie soll zwanzig Departements berühren, von denen sie Kunst- und Naturproducte nach den beiden

Hauptausflüssen verführen soll. Die Vollendung dieser Bahn ist auf 150 Millionen Franken projectirt. Eine zweite Eisenbahn soll von Paris nach Straßburg angelegt werden zum leichteren Verkehre mit Deutschland. Ja sogar von Algier aus soll eine Eisenbahn in die nächsten Umgebungen führen. Am großartigsten verfolgt jedoch England diesen Zweck. Schon bestehen in diesem Lande mehrere Eisenbahnen, aber demungeachtet hat es für die weitere Verfolgung des Eisenbahnsystemes eine Summe von 100 Millionen Thaler votirt. So soll eine Eisenbahn zwischen London und der Grafschaft Chester, eine zweite zwischen Newcastle und North-Shields, eine dritte zwischen der Stadt Durham und dem Hafen von Sunderland, eine vierte zwischen South-Shield und Stanhope in diesem Jahre zu Stande gebracht werden; eine fünfte soll London mit dem Hafen von Brighton verbinden. Die größte aber soll von London nach Merthyr Tydwl in Wales führen, wo die großen Eisenwerke sind; diese würde England in zwei Dritttheilen seiner südlichen Breite durchschneiden. Der Zeitpunkt ist wahrscheinlich nicht weit entfernt, wo ein ganzes Netz von Eisenbahnen England durchkreuzen wird.

Man sieht, der Strom der Verbesserung reißt die Länder mit sich fort; es ist unmöglich zurückzubleiben. Alles fühlt es, daß diese Maschine bestimmt ist, der Industrie von Europa einen neuen Schwung zu geben; daher auch die Theilnahme an einer Maschine, welche dem Menschen die Kraft gibt, mit der Schnelligkeit eines Vogels die Lüfte zu durchschneiden, die ihm die Stärke verleiht mit seinen schwachen Armen in 24 Stunden die Last von 180 Zentnern mittelst eines Pferdes acht Tagereisen weit zu versetzen. Durch dieses neue Beförderungsmittel erhält der Handel eine ganz neue Richtung, und alle Gattungen Waren können in der möglichst kürzesten Zeit an den Ort ihrer Bestimmung gelangen — ein Umstand, der eben so auf ermäßigtere Transportkosten, auf Zeit und auf Frische der Waren den entschiedensten Einfluß hat. Besonders sollten Länder, welche Ueberfluß an Eisen besitzen, und durch die der Warenzug ohnedieß gehen muß, der Anlegung der Eisenbahnen allen möglichen Vorschub leisten. H.

Legend e.

Petrus Damianus erzählt folgende Begebenheit, welche vor 800 Jahren sich am Comersee zugetragen haben soll:

Am nördlichen Ende des Comersees streckt sich das Thal noch tief hinein bis an den Berg, auf wel-

chem der wohlhabende, für den Handel wichtige Flecken Chiavenna liegt. Dort theilt es sich in zwei Thäler; das eine (val S. Giacomo) läuft gegen den Splügen zu (dasselbe wodurch neuerlich die herrliche Straße nach Graubünden geführt ist) der andere Theil wendet sich gegen Pregaglia. In diesem wird schon seit den Zeiten der Plinüsse ein weicher Stein gegraben, der zu Kochtöpfen und Kesseln verarbeitet wird, die im Alterthum wie heute häufig gebraucht wurden. Die Naturforscher nennen den Stein Lapis Comensis, wohl weil er in Como verarbeitet und von dort verschickt wurde. Die Bewohner ziehen daraus vielen Gewinn, den sie aber redlich verdienen, da sie ganze Tage in niedrigen Löchern zubringen müssen, in die man nur auf Händen und Füßen kriechend gelangen kann. Vor acht-hundert Jahren also fiel ein abgelöstes Felsenstück vor so ein Loch, und ein armer Steinmetz wurde darin begraben. Alle Bemühung sich heraus zu arbeiten blieb umsonst; und seine Angehörigen hatten ihn längst für todt beweint, als nach einem ganzen Jahre die Arbeiter zufällig an der Stelle eingruben, wo er verschüttet war, — und ihn frisch und gesund fanden! — „Eine Taube“, erzählte der Mann, „hatte ihm Tag für Tag, einen einzigen ausgenommen, süße Speise gebracht.“ Da zeigte es sich, daß sein Weib jeden Tag hatte eine Messe für ihn lesen lassen, einen einzigen ausgenommen, wo ein gar zu unfreundliches Wetter sie zu Hause hielt.

Die fromme Erzählung erinnert an eine ähnliche Geschichte, welche sich in England zutrug, und die der Glaube des Volkes, wäre sie im Mittelalter vorgefallen, nicht minder zur Legende umgedichtet hätte:

Im Jahre 1827 oder 1828 grub man in der Grafschaft Monmouth einen Brunnen am Hang des Gebirges. In einer Tiefe von etwa zwei Toisen, stieß man auf eine weitläufige Höhle, aus welcher klägliche Jammerlaute drangen. Die Arbeiter glaubten, daß Gespenster ihr Wesen darin trieben, und warfen in der Angst Haue und Grabscheit von sich, um dem Eigenthümer den Spuck zu erzählen. Dieser lachte über ihre Furcht und begab sich selbst an die Stelle. Aber wie groß war sein Erstaunen, als er hinabschauend einen mit Lumpen bedeckten Greis erblickte, der mit aller Anstrengung sich hinauf zu arbeiten suchte! Als man ihn endlich an's Licht des Tages gebracht hatte, sank er betend mit gefalteten Händen und zum Himmel gerichteten Augen nieder, Gott für seine Erlösung zu danken; und da er den Blick auf seine Befreier wandte — wer schildert die Ueberraschung und das Entzücken, als er in dem Retter — den Sohn erkannte! der Sohn, den zehn Jahre beweinten Vater am Herzen hielt! Zehn Jahre waren es, seit der Alte eines Tages in Geschäften nach der Stadt ging, und spurlos

verschwunden war. Ein Ungewitter hatte ihn überfallen, und er in der Grotte des Berges Schutz gesucht: als der Blitz in die oberen Felsen schlug, und die drohenden Massen lavinenartig herabstürzend, den Eingang der Höhle versperreten. Von der ganzen Welt und ihren Menschen geschieden, stand der Unglückliche in der entseglischen Höhle, in die nur mehr durch einen kleinen Spalt an der Decke etwas Licht und Luft drang. Das ganze Entsetzen seiner Lage, die Aussicht auf den langsamen Hungertod überfiel ihn. Aber der Himmel erbarmte sich seiner auf eine wundervolle und doch so natürliche Art. Wasser, seinen Durst zu löschen, sickerte unaufhörlich aus der wohlthätigen Spalte, die ihm reine Luft und einen schwachen Lichtstrahl zuführte. Eßbare Schwämme wuchsen an dem Gestein. So fristete er mehrere Wochen lang sein Leben, bis die Vorsehung ihm wohlthätige Geschöpfe zusandte, welche den langen Zeitraum von zehn Jahren hindurch ihm immer Speise brachten. Eine Menge von Hamstern liebkoste sich in der Höhle an, und trug eifrig Nahrung herbei. Wenn der Vorrath aufgezehrt war, schafften sie unermüdet neuen herbei. Die guten Thierchen waren die Wohlthäter und einzige Gesellschaft des armen Begrabenen. Dankbar erkannte der Greis den Finger der Vorsehung, deren Wege unerforschlich sind. Oft und gern kehrte er zu den guten Thieren zurück, die ihm so lange das Leben erhalten; und wo der Druenen seyn sollte, steht nun eine einfache Kapelle.

Das Neueste und Interessanteste im Gebiete der Kunst und Industrie, der Länder- und Völkerkunde.

Ueber die Dardanellen-Forts erstattet ein brittischer Offizier, der sie vor zwei Jahren genau besichtigt, folgenden Bericht: »Auf der europäischen Seite liegen: 1) Skain-Kelli (außerhalb der Dardanellen) mit 15 Kanonen; 2) Sert-al-Bachr Katesfi (das Vorhängeschloß des Meeres, auch das neue europäische Fort genannt) am Eingange des Archipelagus, mit 70 Kanonen und 4 Mörsern; 3) Esli-Sarliq, mit 12 Kanonen, drei (engl.) Meilen von Esferem; 4) Killetti-Bachr (das alte europäische Fort, stark besetzt), mit 64 Kanonen, wovon 18 von großem Kaliber mit steinernen Kugeln zur Seite zwei Batterien, die in den letzten zehn Jahren angelegt worden, die südliche von 48, die nördliche von 30 Kanonen; 5) Kiamli-Burnu, ebenfalls von neuer Anlage, mit 30 Kanonen; 6) Bowalli-Katesfi, ganz neu, auf der Stätte des alten Sessos, der letzte Vertheidigungspunct auf europäischer Seite, mit 50 Kanonen. Auf der asiatischen Seite: 1 und 2) Kum-

Katesfi (Sand-Fort, auch das neue asiatische Fort genannt) mit 4 Mörsern und 80 Kanonen, worunter 18 von großem Kaliber und 18 Vierundzwanzigpfünder; 3) Barbri, mit 14 Kanonen von kleinem Kaliber; 4) Suttani-Katesfi (das alte asiatische Fort, dem alten Europäischen gegenüber), das stärkste von allen, beherrscht den Hellespont an seiner 3/4 (englische) Meilen breiten stärksten Strömung; es besteht aus zwei zusammenhängenden Forts mit 192 Kanonen, worunter 18 von größerem Kaliber, einige derselben zu 26 Zoll gebohrt; hier wird der Ferman des Sultans von dem Seraskier-Pascha abgefordert; 5) Kissi-Burnu, an der Südspitze der Barre von Abydos, mit 46 Kanonen, beherrscht ebenfalls den hier etwas über eine (englische) Meile breiten Strom; 6) Megara-Burnu, im Jahre 1820 angelegt, mit 24 Kanonen von verschiedenem Kaliber. Die Forts sind seit 1807 in weit stärkern Stand gesetzt worden; die alten Forts können von den hinter denselben gelegenen Anhöhen bestrichen und leicht gestürmt werden.«

In »Stuttgart« will ein Mann die Erfindung gemacht haben, das Wasser bergauf, also wieder in seine Quelle zurückfließen zu machen. Der Mann hat über seine Erfindung ein Programm drucken lassen, und will am 9. Mai 1835 im »goldenen Ochsen« zu »Kannstadt« seine Erfindung öffentlich vor den Comissariern, aller Regierungen Europa's bekannt machen, wenn ihm für jede in Europa lebende Seele anderthalt Kreuzer ausgezahlt wird. Die Türkei, wo der Erfinder fünf Jahre eine freundliche Aufnahme gefunden, ist von dieser Steuer ausgenommen. Am 14. Mai 1835 will der Erfinder seine National-Ehrenpatente und den vierten Theil der Preissumme in Empfang nehmen, das übrige Geld soll in halbjährigen Raten gezahlt, und bis dahin mit fünf Procent verzinst werden. Für die Journale und Zeitungen, welche am meisten für die Realisirung der Erfindung mitwirken, sind Prämien von 1000 bis 100,000 Fr. angesetzt.

In einem neulich erschienenen Werke über die Fischereien findet sich die Angabe, daß in London jährlich 1,954,600 Hummer, 3,076,700 Makrelen, 3,336,407 Häfchen Häringe, 87,958 Steinbutter u. s. w. verzehrt werden. Die Versorgung des Fischmarktes in London beschäftigt nicht weniger als 3827 Fahrzeuge jeder Größe. Welche Menge von Fischen mag nun wohl auf dem Continent verspeiset werden!

Die Vereinigten Staaten von Nordamerika rivalisiren schon seit einiger Zeit im Welthandel mit England. Sie waren unter allen Handel treibenden Na-

tionen die ersten, welche durch die Opiumeinfuhr einen Activhandel mit China eröffneten. Sie haben in den entferntesten Gegenden der Erde vortheilhafte Handelsverbindungen angeknüpft, und die Flagge ihrer Handelschiffe weht eben so geachtet auf den westindischen Gewässern, den Häfen Brasiliens, an den afrikanischen Küsten, als zu Kamtschatka und auf den Sandwichsinseln; besonders breiten sie ihre Handelsverbindungen in Asien immer mehr aus, und haben erst kürzlich einen Handelsvertrag mit Cochinchina abgeschlossen.

Auf den Werften von New-York ist man mit dem Bau eines Dampfbootes mit vier Maschinen beschäftigt, das zur regelmäßigen Ueberfahrt von dem Hafen dieser Stadt aus nach Liverpool bestimmt ist. Da dieser Bau auf Rechnung großer Capitalisten unternommen wurde, so wird nichts gespart werden, ihn so herzustellen, daß das vollendete Werk nichts zu wünschen übrig läßt, und günstiger Erfolg ist kaum zu bezweifeln. Die Vortheile, welche die endliche Ausfuhrung eines so lange schon gewünschten Unternehmens bietet, sind einleuchtend. Die Schnelligkeit der Dampfschiffahrt und die dadurch erzwungene Ersparnis an Zeit bewundert man allgemein, und der Unternehmungsgeist, der sich in dieser Hinsicht besonders in den Vereinigten Staaten kund gibt, scheint keine Schranken zu kennen. Der Plan, ein Floß mit einer Dampfmaschine zu bauen, ist vielleicht eine der außerordentlichsten Erfindungen; doch darf man bei dem sich täglich überbietenden Erfindungsgeist fast über nichts mehr erstaunen, wenn man die Vergangenheit mit der Gegenwart vergleicht.

In einer der letzten Versammlungen der Fabricanten zu London wurde berechnet, daß gegenwärtig 200,000 Arbeiter mit Hilfe von Maschinen eine Masse von Baumwolle spinnen, zu der man vor 40 Jahren wenigstens 20 Millionen Arbeitsleute gebraucht hätte. Die Baumwolle, welche gegenwärtig in England mit Maschinen gesponnen wird, würde ohne Beihülfe derselben mindestens 60 Millionen Arbeiter erfordern. Gewiß ist die Masse von Baumwolle und Geweben, welche in England mit Hilfe von Maschinen gesponnen und verfertigt wird, ungeheuer, und nicht nur für den Bedarf von Europa, sondern auch für Amerika und einen Theil von Asien hinreichend.

Aus dem Bericht des Generalpostmeisters ersieht man, daß die Briefposten in den vereinigten Staaten von Nordamerika jetzt eine Strecke von 26,854,485

engl. Meilen durchlaufen. Im J. 1829 gingen sie nur auf einer Strecke von 6,507,818 Meilen. Die Landkutschen und Dampfboote befahren eine Strecke von 18,322,576 Meilen. Die Ausgaben dieses Departements beliefen sich für das mit dem 30. Juni 1833 abschließende Rechnungsjahr auf 1,894,688 und die Einkünfte auf 2,616,538 Dollars. Es befinden sich 10,127 Postämter in den vereinigten Staaten.

Der Georgia Democrat gibt eine Schilderung von der Gold-Region in Alabama, die den Minen in Virginien gleichkommen soll. Sie erstreckt sich über 40 englische Meilen hin, und das Gold soll eine Feinheit von 23 1/2 Karat haben. Der Kufusfluß durchfließt diesen Bezirk in einer Strecke von 100 englischen Meilen und führt eine Menge Goldstaub mit sich, der bei geringer Arbeit täglich eine Ausbeute von anderthalb bis drittel Pfennig Gewicht liefert. Die Minen von Wein-Hill sind noch unberührt, und man hat überhaupt bis jetzt erst wenig Lager ordentlich durchforscht. Wenn sich geschickte und unternehmende Personen fänden, um diese Minen zu bearbeiten, so meinte man, daß sowohl Virginien als Alabama in ihren Goldlagern einen unschätzbaren Fond von Reichthum darbieten würden.

Die Erfindung der Luftschiffahrt war bisher so gut als unnütz, da man noch nicht die Kunst verstand, den Luftball nach Belieben dahin zu lenken, wohin man wollte. Diese schwere Kunst will nun Jemand entdeckt haben, der darüber auch ein eigenes Schriftchen herausgegeben hat. Seiner Behauptung nach, müsse man einen luftleeren, hermetisch verschlossenen Ballon, und im Luftschiff eine kleine Dampfmaschine haben, mittelst welcher man die zu beiden Seiten angebrachten acht großen Flügel lenken könne. Diese Flügel, aus Leder oder feinen Metallplatten bestehend, seien auf zwei starken eisernen Stäben befestigt, welche von einer in der Mitte des Schiffes befindlichen Achse auslaufen, und durch eben diese Dampfmaschine in Bewegung gesetzt werden. Durch diese fortwährend bewegten Flügel, will er nun das in der Luft schwebende Schiff in gerader Richtung vorwärts bewegen, die erforderlichen Ausbeugungen aber durch ein Steueruder von angemessener Größe bewirken.

T h e a t e r.

Morgen: „Der böse Geist Lumpacivagabundus.“
Montag: „Dunkel Adam, Nichts Gva.“